



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 223] नई दिल्ली, बुधवार, मई 31, 2017/ज्येष्ठ 10, 1939
No. 223] NEW DELHI, WEDNESDAY, MAY 31, 2017/JYAISTHA 10, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 22 मई, 2017

सं. टीएएमपी/10/2017-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, सीधे पत्तन डिलीवरी कंटेनरों के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु अनुमोदन के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/10/2017-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मई 2017 के 16वें दिन पारित)

यह मामला सीधे पत्तन डिलीवरी (डीपीडी) कंटेनरों के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु अनुमोदन प्राप्त करने के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. जेएनपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 24 जनवरी, 2017 में कही गई मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:

- (i) जेएनपीटी को विशेष संदर्भ के साथ पत्तन में कार्गो निकासी के विराम समय तथा लागत को कम करने के उपायों पर सुझाव देने के लिए संयुक्त समिति की अनुशंसाओं की स्थिति की समीक्षा करने के लिए दसवीं बैठक सचिव (एस), पोत परिवहन मंत्रालय की अध्यक्षता में 17-01-2017 को आयोजित की गई थी। (मंत्रालय द्वारा पत्र सं. PD-14033/61/2016-PD-V(Pt.2) दिनांक 20 जनवरी, 2017 द्वारा अग्रेषित कार्यवृत्तों की प्रतिलिपि जेएनपीटी द्वारा भेजी गई है।)
- (ii) सचिव (एस) ने, प्रत्येक अनुशंसा पर हुई प्रगति की विस्तृत समीक्षा करने के बाद, सभी टर्मिनल परिचालकों को डीपीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए चिह्नित प्रभारों (रु. 1600-रु. 2300) वसूल करने का निदेश दिया था। जेएनपीटी यह सुनिश्चित करे कि डीपीडी प्रभारों का कानूनी रूप से

पुनरीक्षण होना चाहिए और थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के साथ जोड़ा जाना चाहिए और डब्ल्यूपीआई वार्षिक आधार पर निर्धारित की जा सकती है।

2.3. इस प्रकार, सचिव (शिपिंग), जेएनपीटी के निदेशों के मद्देनज़, जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण से जेएनपीटी में सभी टर्मिनलों के लिए लागू समेकित दर अर्थात् रु. 1600 और रु. 2300 क्रमशः 20 फीट और 40 फीट कंटेनर के लिए तदर्थ आधार पर अधिसूचित करने का अनुरोध किया है। जेएनपीटी ने जेएनपीटी दरमान के अध्याय—III के अधीन खंड 3.3.10 के रूप में उक्त प्रभार शामिल करने का अनुरोध किया है।

3. प्रस्ताव की पावती के समय, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 7 फरवरी, 2017 द्वारा कुछ सूचना स्पष्ट/प्रेषित करने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 फरवरी 2017 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उसपर जेएनपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	जेएनपीटी का प्रतिसाद
(i)	प्रतिभागियों की सूची जिन्होंने सचिव (शिपिंग) की अध्यक्षता में पोत परिवहन मंत्रालय, नई दिल्ली में 17 जनवरी, 2017 को हुई बैठक में भाग लिया था।	जेएनपीटी ने उन प्रतिभागियों की सूची भेजी है जिन्होंने सचिव (शिपिंग) की अध्यक्षता में पोत परिवहन मंत्रालय, नई दिल्ली में 17 जनवरी, 2017 को हुई बैठक में भाग लिया था। (इनमें जेएस (सीयूएस), एमडी, आईपीए, कॉनकॉर, सीमाशुल्क, एफआईओ तथा आईपीए का प्रतिनिधित्व करने वाले अधिकारी भी शामिल हैं)
(ii)	सचिव (शिपिंग) की अध्यक्षता में 23 जनवरी, 2017 को हुई बैठक के कार्यवृत्तों की प्रति और उक्त बैठक में भाग लेने वाले प्रतिभागियों की सूची।	जेएनपीटी ने सचिव (शिपिंग) की अध्यक्षता में 23 जनवरी, 2017 को हुई बैठक के कार्यवृत्तों और उक्त बैठक में भाग लेने वाले प्रतिभागियों की सूची की प्रति भेजी है। (इनमें डीजीएफटी, सीमाशुल्क, कॉनकॉर, डीजी(एस), सीएसएलए, टर्मिनल परिचालन, सीएचएएस के प्रतिनिधि और ट्रेड यूनियनों के प्रतिनिधि शामिल हैं।)
(iii)	नीति आयोग में 30 जनवरी, 2017 को हुई बैठक के कार्यवृत्तों तथा उक्त बैठक में मौजूद प्रतिनिधियों की सूची की प्रति।	यह बैठक समयानुसार आयोजित की गई थी और बैठक के कार्यवृत्त अभी नीति आयोग से प्राप्त होने हैं।
(iv)	सचिव (शिपिंग) की अध्यक्षता वाली बैठक के कार्यवृत्तों के अनुच्छेद 2(i) के अनुसार, सचिव (शिपिंग) का निदेश जेएनपीटी को यह सुनिश्चित करने का अधिकार देता है कि सभी टर्मिनल परिचालकों द्वारा प्रभार्य चिह्नित डीपीडी प्रभारों का कानूनी पुनरीक्षण अवश्य करवाया जाना चाहिए। अतः, जेएनपीटी सचिव (शिपिंग) द्वारा दिए गए निदेश पर अनुपालन रिपोर्ट भेजें।	जेएनपीटी ने अपनी आय दिनांक 14-2-2017 द्वारा लॉ प्वाइंट से प्राप्त कानूनी राय भेजी है। (कानूनी राय की प्रति से, यह देखा गया है कि प्रभारों की कानूनी रूप से पुनरीक्षण करवाने हेतु जेएनपीटी द्वारा वकील से पूछे गए प्रश्न के स्थान पर, राय में बताया गया है कि वकील किसी राय के लिए न तो पात्र होते हैं और न ही सक्षम होते हैं। इसके अलावा, जेएनपीटी द्वारा वकील से किए गए प्रश्न के विरुद्ध कि डीपीडी कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण और एकसमान प्रभारों के कार्यान्वयन के लिए क्या कदम उठाए जा सकते हैं, वकील ने राय दी थी कि जेएनपीटी डीपीडी कार्यप्रणाली के अधीन कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों (अथवा अन्यथा) के निर्धारण के लिए टीएएमपी को उपयुक्त आवेदन दे सकता है और ऐसी दरों की अधिसूचना के बाद ही जेएनपीटी इन्हें ट्रेड से वसूल करने में समर्थ होगा।)
(v)	सचिव (शिपिंग) के निदेश के अनुसार, डीपीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभारों को थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) से जोड़ा जाता है और डब्ल्यूपीआई वार्षिक आधार पर निर्धारित किया जाएगा। तथापि, पत्तन द्वारा प्रेषित प्रस्तावित मसौदा दरमान यह स्थिति नहीं दर्शाते हैं।	यह दरमान उक्त प्रशुल्क नीति में 3.2 के साथ पठित प्रशुल्क नीति के खंड 2.8 में यथा उल्लिखित 100 प्रतिशत के स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। इसके अलावा इस गतिविधि से कोई कार्यनिष्पादन मानक नहीं जुड़े हैं क्योंकि पत्तन परिसर से 48 घंटों के भीतर कंटेनर ले जाने के लिए आयातकों पर जिम्मेदारी डाली गई है।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी प्रस्ताव दिनांक 24 जनवरी, 2017 की प्रतिलिपि बीओटी परिचालकों तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था।

4.2. इस संबंध में, बीओटी परिचालकों अर्थात् न्हावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्रा0 लि0 (एनएसआईजीटीपीएल), गेटवे टर्मिनल इंडिया प्रा0 लि0 (जीटीआईपीएल) और न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्रा0 लि0 (एनएसआईसीटीपीएल) ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। ये टिप्पणियां जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना रूप में अग्रेषित की गई थीं। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 फरवरी, 2017, 14 मार्च, 2017 और 20 मार्च, 2017 द्वारा क्रमशः एनएसआईसीटीपीएल, एनएसआईजीटीपीएल और जीटीआईपीएल की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया गया था।

5. इस मामले की संयुक्त सुनवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में 20 फरवरी, 2017 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने संयुक्त सुनवाई में अपने निवेदन पेश किए थे।

6.1. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 2 मार्च, 2017 द्वारा कुछ सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च, 2017 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उसपर जेएनपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	जेएनपीटी का प्रतिसाद
(i)	संयुक्त सुनवाई के दौरान, जेएनपीटी ने निवेदन किया है कि वर्तमान में, जेएनपीटी डीपीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कोई अतिरिक्त राशि वसूल नहीं कर रहा है। तथापि, विचार करते हुए कि जेएनपीटी ने 20' डीपीडी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए रु. 1600/- और 40' डीपीडी कंटेनर के लिए रु. 2300/- की समेकित दर का प्रस्ताव किया है, जेएनपीटी प्रस्तावित समेकित दरों की वसूली का औचित्य बताते हुए, ऐसी अतिरिक्त सेवाओं की सूची बनाए जो डीपीडी कंटेनरों को प्रदान करना परिकल्पित करती है।	जेएनपीटी डीपीडी को बढ़ावा देने के लिए वसूली नहीं कर रहा है। डीपीडी निकासी के लिए अनुरोध रैंडम पर प्राप्त हुआ है और कंटेनरों को चेरी उठाए जाने तथा डिलीवरी किए जाने की जरूरत है। इसमें कई स्थानांतरण शामिल हैं। स्थानांतरण की वास्तविक संख्या पर लागतकरण विभिन्न समय पर उठाए गए कंटेनरों के लिए विभिन्न प्रभार इनटेल करेगा। आयात लागतकरण का अनुमान लगाने में असमर्थ होगा। अतः, 20' और 40' कंटेनरों के लिए क्रमशः रु. 1600/- और रु. 2300/- की संशोधित राशि निर्धारित की गई है। इससे आयात को कम लागत के रास्ते मदद मिलेगी और इसके अलावा यह पूर्वनिर्धारित लागत है। टर्मिनल किए गए कई स्थानांतरण के लिए कम से कम आंशिक रूप से संख्यांकित किया जाएगा।
(ii)	संयुक्त सुनवाई के दौरान उनके द्वारा अभिव्यक्त जेएनपीटी प्रस्ताव पर बीओटी परिचालकों के आरक्षणों के मद्देनजर, जेएनपीटी ने संयुक्त सुनवाई में केवल जेएनपीटी परिचालक कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित डीपीडी दरें रखी जाएं। तथापि, अपने पत्र दिनांक 24 फरवरी, 2017 द्वारा एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल की टिप्पणियों पर प्रतिसाद देते समय, जेएनपीटी ने सभी टर्मिनलों में डीपीडी दरों की अधिसूचना का अनुरोध किया था। जेएनपीटी इस संबंध में स्थिति स्पष्ट करे। यदि संयुक्त सुनवाई के बाद प्रस्तावित सामान्य दरों के लिए बीओटी परिचालकों की कोई सहमति हो तो इसकी पुष्टि की जाए।	जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित सामान्य दरों पर सहमति के लिए टर्मिनलों से अनुरोध किया गया है। उनकी लिखित सहमति की प्रतीक्षा है। तथापि, हम यह जोड़ना चाहते हैं कि चूंकि यह नई गतिविधि के लिए एक नया प्रशुल्क है, टीएमपी का निर्णय दरों में बैच मार्क निर्धारित करेगा और अरबिट्रेटरी कार्यपद्धतियों को रोकेगा।
(iii)	सचिव (शिपिंग) के निदेश के अनुसार, डीपीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभारों को थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) से जोड़ा जाना है और डब्ल्यूपीआई वार्षिक आधार पर निर्धारित किया जाएगा। चूंकि पत्तन द्वारा प्रेषित प्रस्तावित मसौदा दरमान यह स्थिति नहीं दर्शाता है, इसलिए इस स्थिति की जांच करने के लिए हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 07 फरवरी 2017 द्वारा जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, जेएनपीटी ने अपने पत्र सं. JNP/fin/TAMP/2017/1143 दिनांक 18 फरवरी 2017 द्वारा बताया था कि जेएनपीटी के दरमान प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.2 के साथ पठित खंड 2.8 के अनुसार 100 प्रतिशत की स्वतः वार्षिक वृद्धि के अधीन है। इस संबंध में, जेएनपीटी यह देखे कि प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.2 के अनुसार, दरमान का सूचकांक, जैसाकि खंड 2.8 में दिया गया है, पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन है। यह महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार है जोकि टीएमपी और जेएनपीटी दोनों पर बाध्यकारी है। तथापि, पत्तन ने बताया है कि इस गतिविधि से कार्यनिष्पादन मानक को नहीं जोड़ा गया है क्योंकि पत्तन परिसर से 48 घंटों के भीतर कंटेनर ले जाने के लिए आयातकों पर जिम्मेदारी डाली गई है। परन्तु, डीपीडी सुविधा पर जेएनपीटी द्वारा जारी ट्रेड नोटिस दिनांक 10 मई 2016 के अनुसार, डीपीडी प्रभार कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु है। यह दर्शाता है कि कुछ गतिविधि पत्तन स्तर पर शामिल है जिसके लिए डीपीडी प्रभार प्रभावी है। अतः, जेएनपीटी उस उपलब्धि के अधीन उपयुक्त कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करे जिससे डीपीडी प्रभार वार्षिक सूचकांक के लिए योग्य हो जाएंगे।	डिलीवरी लेने के लिए ट्रक के "गेट इन" के 3 घंटों के भीतर डिलीवरी के कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित किए जा सकते हैं। यह टर्मिनलों पर निर्भर करता है कि वे बेहतर समन्वय और कुशलता को प्रोत्साहित करें।
(iv)	जेएनपीटी द्वारा अपने पत्र सं. JNP/fin/TAMP/2017/1143 दिनांक 18 फरवरी 2017 द्वारा अग्रेषित कानूनी राय की प्रति में विधि अधिवक्ता के हस्ताक्षर नहीं थे। कानूनी राय की हस्ताक्षरित प्रति हमें अग्रेषित करें।	(जेएनपीटी ने कानूनी राय की हस्ताक्षरित प्रति भेजी है।)

6.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए) ने अपने पत्र दिनांक 6 मार्च, 2017 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। ये जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित किए गए थे। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 मार्च, 2017 द्वारा प्रतिसाद दिया गया था।

7. जैसाकि जीटीआईपीएल द्वारा पहले बताया गया है, अन्य बातों के साथ, यह निवेदन किया था कि यदि जेएनपीटी डीपीडी कंटेनरों पर जीटीआईपीएल द्वारा राजस्व हिस्सेदारी के भुगतान से छूट प्रदान करने पर सहमति प्रदान करता है तो जीटीआईपीएल 20 फीट कंटेनर के लिए रु. 1650/- और 40 फीट कंटेनर के लिए रु. 2475/- की वसूली के लिए सहमत है। डीपीडी कंटेनरों की मात्रा बहुत अमहत्वपूर्ण है जैसाकि जेएनपीटी द्वारा संयुक्त सुनवाई में बताया गया है। ऐसी स्थिति में, सभी कंटेनर डीपीडी प्रभारों को आकर्षित नहीं करेंगे। डीपीडी कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए अतिरिक्त प्रहस्तन उपस्कर में किसी निवेश की आवश्यकता नहीं है। डीपीडी कंटेनरों को मौजूदा उपस्कर और प्रासंगिक मौजूदा संसाधनों के साथ प्रहस्तित किया जा सकता है। अतः, जीटीआईपीएल द्वारा किए गए निवेदन जैसाकि ऊपर बताया गया है, के संदर्भ में, डीपीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संघर्षात्मक लागत 20' कंटेनरों के लिए रु. 1600/- और 40' कंटेनर के लिए रु. 2300/- की दर की पर्याप्तता की जांच करने के लिए प्रासंगिक हो सकती है।

8.1. उपर्युक्त परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी से उसके टर्मिनल एवं जीटीआईपीएल तथा एनएसआईसीटी द्वारा परिचालित टर्मिनल के मामले में कुछ सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 7 अप्रैल 2017 द्वारा अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने द्वारा परिचालित किए जा रहे टर्मिनल के मामले में अपेक्षित सूचना, जोकि नीचे दी गई है, भेजी है। जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल तथा एनएसआईसीटी से अपेक्षित सूचना मांगे जाने के बारे में बताया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल के संबंध में द्वारा अपने पत्र दिनांक 25 अप्रैल 2017 द्वारा प्रेषित प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	जेएनपीटी का प्रतिसाद
---------	-----------------------------	----------------------

(i)	प्रत्येक टर्मिनल में डीपीडी के लिए अभिचिह्नित यार्ड क्षेत्र।	वर्तमान में, जेएनपीसीटी ने 34000 वर्ग मीटर परिमाण के साथ आरटीजीसी से सुसज्जित दो यार्डों को अभिचिह्नित किया है।
(ii)	टीईयू के रूप में उपलब्ध भूमि स्लॉटों की सं.	उपलब्ध भूमि स्लॉटों की सं. प्रत्येक यार्ड में 218 है।
(iii)	औसत स्टेक ऊंचाई	परिचालनात्मक सुविधा के लिए औसत स्टेकिंग ऊंचाई 3.5 है।
(iv)	डीपीडी परिचालनों के लिए तैनात किए जाने वाले रीच स्टेकरों, ट्रैक्टर ट्रेलरों आदि की सं.	वर्तमान में, प्राप्ति के लिए जेट्टी के करीब 03 रीच स्टेकरों, 02 आरटीजीसी तथा लगभग 75 ट्रेलरों को तैनात किया गया है। आने वाले समय में डीपीडी कंटेनरों के प्रतिशत में वृद्धि के साथ हमें कम से कम 03 रीच स्टेकरों तथा न्यूनतम 05 आरटीजीसी की आवश्यकता पड़ेगी।
(v)	डीपीडी परिचालनों के लिए प्रासंगिक उपस्कर तथा अन्य अवसंचरना की पूंजी लागत।	(क). प्रत्येक रीच स्टेकर की लागत = 3.3 करोड़ (ख). प्रत्येक आरटीजीसी की लागत = 11 करोड़ (ग). प्रत्येक ट्रेलर की लागत — 33 लाख
(vi)	टर्मिनल में डीपीडी कंटेनरों के विराम के घंटों की औसत अनुमानित सं.	वर्तमान में औसतन 1.5 दिन (36 घंटे) से अनाधिक।
(vii)	प्रत्येक टर्मिनल में प्रत्येक डीपीडी कंटेनर के प्रहस्तन में शामिल स्थानांतरण की औसत सं.	औसत स्थानांतरण 2 से 4 के बीच भिन्न-भिन्न।
(viii)	प्रति टीईयू डीपीडी कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए अनुमानित वार्षिक परिचालन लागत। - ईंधन लागत आदि - बिजली लागत आदि - आर एंड एम लागत आदि अन्य लागतें, यदि कोई हों	दरमान के अनुसार, 20 फीट कंटेनर के प्रहस्तन के लिए लागत अर्थात् (कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत) प्रत्येक लिफ्ट-ऑन अथवा लिफ्ट-ऑफ के लिए रु. 844/- है।
(ix)	टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान का संदर्भ देते हुए प्रत्येक स्थानांतरण के लिए प्रभारित मौजूदा प्रभार।	दरमान के अनुसार, सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन और डिलीवरी के लिए कंटेनरों की लदाई के बाद कंटेनर टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण जनवरी, 2017 में हाल ही में अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार रु. 2347/- है।
(x)	डीपीडी कंटेनरों के टीईयू का प्रहस्तन करने के लिए संवर्धनात्मक लागत।	प्रत्येक डिलीवरी के दौरान दो स्थानांतरण से अनाधिक की औसत को लेखा में लेते हुए, डीपीडी कंटेनर प्रति टीईयू प्रहस्तन करने के लिए संवर्धनात्मक लागत रु. 1688/- (रु. 844/- + रु. 844/- जैसाकि क्र.सं. viii में निर्दिष्ट किया गया है) होगी।
(xi)	उपर्युक्त के अलावा, डीपीडी कंटेनरों के प्रहस्तन में शामिल परिचालनों पर संक्षिप्त नोट भी भेजें।	जेएनपीटी टर्मिनल परिसर के बाहर सीएफएस संकल्पना पर निर्मित है। अलग-अलग परेषिती को डीपीडी शुरुआत के दौरान परिकल्पित नहीं किया गया था। वर्तमान में, हम 33 सीएफएस को सेवा प्रदान कर रहे हैं। यह परिभाषित विराम पैरामीटरों के भीतर प्रोम्प्ट डिलीवरी के लिए पृथक उपस्कर से पृथक स्टेकिंग की अपेक्षा करता है। अब, जहां तक पल्लन से डिलीवरी का संबंध है नीति में परिवर्तन किया गया है। डीपीडी के अधीन, हमने 632 पार्टियां पंजीकृत की हैं। डीपीडी के अधीन डिलीवरी देने के समय, सीएफएस को डिलीवरी देने की संकल्पना जारी रहेगी। इसके साथ, अप्रत्यक्ष रूप से सीएफएस की संख्या को 665 (632+33) रूप में निर्मित किया जा सकता है। इसके लिए, यार्ड बढ़ गए हैं जो मौजूदा से अधिक अतिरिक्त जनशक्ति और अतिरिक्त उपस्कर की अपेक्षा करते हैं। उपस्कर की कोई भी संख्या जो हम उपलब्ध करवाते हैं, एक से अधिक स्थानांतरण से इन्कार नहीं किया जा सकता क्योंकि डीपीडी के अधीन एन-ब्लॉक आवागमन नहीं है सीएफएस में आवागमन की तरह नहीं। प्रति डीपीडी एजेंसी कंटेनरों की संख्या एक माह में 1 टीईयू से 500 टीईयू के बीच भिन्न-भिन्न है। एक कंटेनर भी जो डीपीडी के अधीन नामित किया जाता है उसे सीमाशुल्क अधिसूचना के अनुसार 48 घंटों के बाद तेजी से सीएफएस में अवश्य स्थानांतरित किया जाता है। इसके अलावा, नियमित आधार पर, सीएफएस अथवा डीपीडी में नामांकन के बाद भी, कुछ एजेंसियों ने सीएफएस स्थिति अथवा डीपीडी में से किसी में बदलाव का अनुरोध किया है जिससे एक से अधिक स्थानांतरण होगा। टिप्पणी : सीएफएस बंध आयात कंटेनरों के मामले में, एन-ब्लॉक आवागमन की सुविधा प्रदान करने के लिए कंटेनरों को सीएफएस वार स्टेकिंग किया जाता है। जब कभी सीएफएस परिचालक ट्रेलर करता है। डिलीवरी बिना किसी स्थानांतरण के 'बेस्ट पिक' आधार पर दिया गया है। जबकि, डीपीडी कंटेनरों के मामले में, कंटेनरों वाली इन एजेंसियों के की भारी संख्या के मददेनजर इन एजेंसियों को विंडो समय, बर्थ स्टे तथा पोत वापसी समय के संबंध में दिन-प्रतिदिन परिचालन करने के समय स्टेकिंग की कार्यवाही के दौरान मिश्रित किया जाता है। इसलिए, डिलीवरी की कार्यवाही के दौरान, स्थानांतरण अपरिहार्य है। उदाहरणार्थ, चार कंटेनरों को एक वर्टिकल पंक्ति में स्टेक किए गए हैं और यदि ट्रेलर को बॉटम कंटेनर के लिए रखा जाता है तो सबसे ऊपर वाले तीन कंटेनरों को डिलीवरी के लिए स्थानांतरित

	करने की जरूरत है क्योंकि पत्तन तब तक वाहन अपने पास रोककर नहीं रख सकता जब तक ट्रेलरों को दिन-प्रतिदिन सामान्य परिचालनों के दौरान सबसे ऊपरी कंटेनरों के लिए तैनात नहीं किए जाते हैं। परिस्थितियों के अधीन, यह जरूरी है कि डीपीडी कंटेनरों के मामले में स्थानांतरण प्रमारों की वसूली की जाए।
--	--

8.2. जेएनपीटी ने अपने संदर्भित पत्र में अपने प्रस्ताव पर शीघ्र कार्यवाही करने का अनुरोध किया था और यह अभी जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटी से टिप्पणियां प्राप्त होनी हैं तथा यह उनसे सूचना की प्राप्ति पर अगले से अपनी टिप्पणियां भेजेगा। इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक जेएनपीटी से हमें प्रतिसाद प्राप्त नहीं हुआ था।

9.1. जैसाकि उपर्युक्त तालिका में बताया गया है, जेएनपीटी ने कंटेनरों की सीधे पत्तन डिलीवरी से संबंधित गतिविधि को जेएनपीटी द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव का निपटान करते हुए प्रशुल्क आदेश 4 जनवरी, 2017 में अनुमोदित लिफ्ट ऑन अथवा लिफ्ट ऑफ में से किसी के लिए रु. 844/- की दर से ट्रक पर यार्ड में कंटेनरों के स्थानांतरण से जोड़ा गया है। यह भी निवेदन किया गया है कि प्रति टीईयू डीपीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए औसतन संवर्धनात्मक लागत पर डीपीडी कंटेनरों की प्रत्येक डिलीवरी के दौरान दो स्थानांतरण से अनाधिक पर विचार करते हुए रु. 1688/- (प्रत्येक स्थानांतरण के लिए रु. 844/- + रु. 844/-) होगा।

9.2. जेएनपीटी द्वारा सुविचारित रु. 844/- की दर के संबंध में, कंटेनरों को कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: और कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: कंटेनरों के आवागमन के लिए दरों को एकसमान करने हेतु जेएनपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 15 नवम्बर 2016 का निपटान करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 17 नवम्बर 2016 की ओर ध्यान आकर्षित करना प्रासंगिक है। रु. 844/- की दर आदेश दिनांक 17 नवम्बर 2016 में तदर्थ आधार पर अनुमोदित की गई थी जिसे आदेश दिनांक 4 जनवरी, 2017 में विनियमित किया गया था। आदेश दिनांक 4 जनवरी, 2017 में अनुमोदित इस संबंध में प्रासंगिक मान नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

क. सामान्य कंटेनर/प्रशीतन कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत:	3592.29	2901.47	2155.38	1740.88
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन अथवा विलोमत:	1277.62	1277.62	1277.62	1277.62
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (केवल आईसीडी रेल)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	844.00	844.00	844.00	844.00

10. इस मामले से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा कही गई बातों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में 'कारोबार आसान करना' की नीति पर भारत सरकार के जोर के साथ, जेएनपीटी ने जेएनपीटी में 'सीधे पत्तन डिलीवरी' (डीपीडी) को सुविधा प्रदान करने के लिए नीति आयोग के निर्णय के बारे में बताया था। सीधे पत्तन डिलीवरी (डीपीडी) को टर्मिनलों से डिलीवरी की हर समय उपलब्ध सुनिश्चित करते हुए तथा साथ ही प्रहस्तन लागतों को कम करने तथा पत्तन में भीड़ कम करने के लिए भी सीमाशुल्क प्रक्रियाओं का अनुसरण करने के बाद परेषणों की निकासी के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशनों (सीएफएस) को परेषणों के स्थानांतरण के परंपरागत कदमों के बिना टर्मिनल से 48 घंटों के भीतर परेषणों की डिलीवरी में तेजी लाने के लिए एक अभिनव प्रयास बताया गया है। इस प्रकार, जेएनपीटी अपने पत्तन में सीधे पत्तन डिलीवरी (डीपीडी) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रमारों के निर्धारण हेतु जेएनपीटी संदर्भित प्रस्ताव लेकर आया है।
- (ii) नीति आयोग तथा सचिव (शिपिंग) के निदेशों के आधार पर, पत्तन का प्रस्ताव सभी जेएनपीटी टर्मिनलों में डीपीडी के प्रहस्तन के लिए एकसमान प्रभार निर्धारित करने के संबंध में है। 'सभी जेएनपीटी टर्मिनल' शब्दावली में जेएनपीटी द्वारा स्वयं परिचालित कंटेनर टर्मिनल एवं जेएनपीटी में बीओटी परिचालकों अर्थात् न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटीपीएल), गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) और न्हावा-शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईजीटीपीएल) द्वारा परिचालित टर्मिनल शामिल हैं। इस प्रकार, जेएनपीटी ने सभी जेएनपीटी टर्मिनलों में डीपीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 40' फीट हेतु रु. 2300/- और 20 फीट कंटेनर के लिए रु. 1600/- के एकसमान प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है।
- (iii) जेएनपीटी ने बताया है कि बीओटी परिचालक अपने टर्मिनलों पर डीपीडी प्रमारों की वसूली के लिए सैद्धांतिक रूप से सहमत हैं। तथापि, संदर्भित मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियों के दौरान, इसने प्रकट किया है कि बीओटी परिचालकों को प्रस्तावित लेवी के संबंध में कई चिंताएं हैं।

- (iv) जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने डीपीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 20 फीट कंटेनर हेतु रु. 1600/- और 40 फीट से आगे के लिए रु. 2300/- की दर का प्रस्ताव किया है। जेएनपीटी ने प्रस्तावित दरों के समर्थन में कोई गणनाएँ नहीं भेजी थीं। तथापि, बाद में, जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने बताया है कि दरमान के अनुसार, 20 फीट कंटेनर के कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः के प्रहस्तन के लिए लागत रु. 844/- है। जेएनपीटी ने डीपीडी कंटेनरों की प्रत्येक डिलीवरी के लिए औसतन दो पालियों से अनाधिक पर विचार किया है। ऐसी स्थिति में, प्रत्येक डिलीवरी के लिए प्रभार 20 फीट और 40 फीट कंटेनर के लिए 1:1.5 के अनुपात का अनुसरण करते हुए 40 फीट कंटेनर के लिए रु. 2532/- और 20 फीट कंटेनर के लिए रु. 1688/- परिगणित होता है। अतः, 20 फीट कंटेनर के लिए रु. 1688/- और 40 फीट कंटेनर के लिए रु. 2532/- की दर से प्रभार निर्धारित करना उचित है। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसलिए जेएनपीटी को यह अधिकार प्राप्त है कि 20 फीट कंटेनर के लिए रु. 1600/- की और 40 फीट कंटेनर के लिए रु. 2300/- की दर वसूली कर सकता है जोकि अनुमादित दरों से कम है।
- (v) जेएनपीटी से अतिरिक्त सेवाओं को सूचीबद्ध करने का अनुरोध किया था जो वह प्रस्तावित दरों की वसूली को औचित्यपरक ठहराते हुए डीपीडी कंटेनरों को प्रदान करना परिकल्पित करता है। इस संबंध में, जेएनपीटी ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान में, चूंकि डीपीडी निकासी के लिए अनुरोध रैंडम पर प्राप्ति हुई है, प्रासंगिक कंटेनरों को चेरी उठाया गया है और जेएनपीटी द्वारा बिना किसी अतिरिक्त लागत के उपयोक्ताओं को डिलीवरी दी गई है। तथापि, पत्तन ने बताया है कि डीपीडी कंटेनरों में एक से अधिक स्थानांतरण शामिल हैं जिनके लिए आयातक लागत आने का अनुमान लगाने में असमर्थ होगा। इस प्रकार, संशोधित तथा पूर्व-निर्धारित लागत अग्रिम रूप में उसकी लागत की आयातक योजना में सहायता के लिए बताया गया है और उसी समय डीपीडी को सुविधा प्रदान करने के लिए जेएनपीटी द्वारा किए जाने वाले एक से अधिक स्थानांतरणों के लिए जेएनपीटी द्वारा उसी समय आंशिक रूप से संख्यांकित किया गया है। जेएनपीटी ने डीपीडी कंटेनरों के लिए दो स्थानांतरणों की औसत पर विचार किया है।
- (vi) जेएनपीटी ने प्रस्ताव किया है कि दरें प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.2 के साथ पठित खंड 2.8 में शामिल विनिर्दिष्टन के अनुसार स्वतः 100 प्रतिशत वार्षिक सूचकांकन के अधीन हैं। प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 3.2 विनिर्दिष्ट करता है कि दरमान का सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानों की उपलब्धि के अधीन हैं। यदि पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक को पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। तदनुसार, पत्तन ने डिलीवरी लेने के लिए ट्रक के “गेट इन” के 3 घंटों के भीतर डिलीवरी के कार्यनिष्पादन मानक का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक अनुमादित किया गया है।
- (vii) डीपीडी कंटेनरों पर जेएनपीटी द्वारा प्रभारों की लेवी के परिणामस्वरूप जेएनपीटी को जेएनपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में यथा निर्धारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) से ऊपर अतिरिक्त आय अर्जित होगी। सामान्य संशोधन के दौरान जेएनपीटी के लिए दिया गया प्रशुल्क उस प्रासंगिक समय पर पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित सम्पूर्ण एआरआर कवर करने के लिए था। अतः, जेएनपीटी द्वारा डीपीडी प्रभारों की वसूली से होने वाली अतिरिक्त आय को व्यवस्थित करने की कोई गुंजाइश नहीं है। प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4.1 से क्यू लेते हुए, जोकि सामान्य आरक्षण में अतिरिक्त अधिशेष के स्थानांतरण के लिए है, जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि सामान्य आरक्षण में डीपीडी प्रभारों की लेवी से आने वाले अधिशेष का स्थानांतरण किया जाए और निधियों का पत्तन अवसररचना सुविधाओं के विकास, सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए इस्तेमाल किया जाए।
- (viii) जेएनपीटी का मौजूदा दरमान जलयान से कंटेनर यार्ड तक कंटेनरों के आवागमन के प्रहस्तन के लिए प्रभार निर्धारित करता है। डीपीडी कंटेनर कंटेनर यार्ड से डिलीवरी किए जाते हैं, जैसाकि परामर्श प्रक्रिया के दौरान प्रकट हुआ है। अतः, डीपीडी कंटेनर जलयान से कंटेनर यार्ड तक कंटेनरों के प्रहस्तन तथा आवागमन के लिए निर्धारित प्रभारों को आकर्षित करने के लिए जारी रहेंगे।
- (ix) चूंकि परामर्श प्रक्रियाएँ समाप्त हो चुकी हैं, तदर्थ दरों की बजाय अंतिम दरें निर्धारित की गई हैं।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी परिचालित कंटेनर टर्मिनल में डीपीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार निर्धारित करता है। तदनुसार, जेएनपीटी के मौजूदा दरमान के अध्याय-III के अधीन खंड 3.3.10 रूप में शामिल किया गया है:-

“3.3.10 सीधे डिलीवरी प्रभार 20 फीट कंटेनर के लिए रु. 1688/- और 40 फीट कंटेनर के लिए रु. 2532/- है।

ये दरें डिलीवरी लेने के लिए ट्रक के “गेट इन” के 3 घंटों के भीतर डिलीवरी की उपलब्धि के अधीन थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन हैं।”

12.2. अनुमादित दरें अधिकतम स्तर पर हैं। जेएनपीटी के पास यह अधिकार है कि वह 20 फीट कंटेनर के लिए रु. 1600/- और 40 फीट कंटेनर के लिए रु. 2300/- की निम्नतर दरों अथवा वाणिज्यिक विचार-विमर्श के आधार पर किन्हीं अन्य निम्नतर दरों पर दरों की वसूली कर सकता है।

12.3. ये दरें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से तत्काल प्रभाव से लागू होंगी और जेएनपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता अर्थात् 31 मार्च, 2019 तक वैध रहेंगी।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./90(143)]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 22nd May, 2017

No. TAMP/10/2017-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust, seeking approval for fixation of charges for handling Direct Port Delivery Containers as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/10/2017- JNPT

Jawaharlal Nehru Port Trust

.....

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 16th day of May 2017)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) seeking approval for fixation of charges for handling Direct Port Delivery (DPD) Containers.

2.1. The main points made by JNPT in its letter dated 24 January 2017 are as follows:

- (i) The tenth meeting to review the status of recommendations of the Joint Committee for suggesting measures to reduce cost and dwell time of cargo clearance in Port with specific reference to JNPT was held under the Chairmanship of Secretary (S), Ministry of Shipping on 17.01.2017. [A copy of the minutes forwarded by Ministry vide letter No. PD-14033/61/2016-PD-V(Pt.2) dated 20 January 2017 is furnished by JNPT.]
- (ii) Secretary (S), after detailed review of the progress made on each recommendation, gave the direction that all Terminal Operators should charge identical charges (₹1600-₹2300) for handling DPD containers. JNPT to ensure that DPD charges should be legally vetted and may be linked with Wholesale Price Index (WPI) and WPI be fixed on annual basis.

2.3. Thus, in view of directions of Secretary (Shipping), the JNPT has requested this Authority to notify composite rate applicable for all Terminals at JNPT i.e. ₹1600 and ₹2300 for 20 ft and 40 ft container respectively on an adhoc basis. The JNPT has requested to insert the said charges as Section 3.3.10 under Chapter – III of the JNPT Scale of Rates.

3. While acknowledging the proposal, the JNPT was requested vide our letter dated 7 February 2017 to clarify/ furnish some information. The JNPT has responded vide its letter dated 18 February 2017. The information sought by us and the response of JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Response of JNPT
(i)	List of Participants who attended the Meeting held on 17 January 2017 in the Ministry of Shipping, New Delhi under the Chairmanship of Secretary (Shipping)	The JNPT has furnished a list of participants who attended meeting held on 17.1.2017 under the Chairmanship of Secretary (Shipping) [They include JS (Cus), MD, IPA, officials representing CONCOR, Customs, FIEO and IPA]
(ii)	A copy of Minutes of the Meeting scheduled on 23 January 2017 under the Chairmanship of Secretary (Shipping) and the List of Participants present in the said Meeting.	The JNPT has furnished a copy of Minutes of the Meeting scheduled on 23 January 2017 and the List of Participants present in the said Meeting under the Chairmanship of Secretary (Shipping) [They include representatives of DGFT, Customs, CONCOR, DG (S), CSLA, Terminal operation, CHAS and representatives

		of Trade Unions]
(iii)	A copy of Minutes of the Meeting scheduled on 30 January 2017 in NITI Aayog and the List of Participants present in the said Meeting.	The meeting was conducted as per schedule and minutes of meeting is yet to be received from NITI Aayog.
(iv)	As per paragraph 2(i) of the Minutes of Meeting chaired by Secretary (Shipping), the direction of Secretary (Shipping) mandates the JNPT to ensure that identical DPD charges leviable by all the Terminal Operators should be legally vetted. Therefore, the JNPT to furnish a Compliance Report on the direction given by Secretary (Shipping)	The JNPT has furnished the legal opinion received from Law Point vide their opinion dated 14.2.2017. (From the copy of the legal opinion, it is seen that as against the query made by the JNPT to the Counsel to legally vet the charges, the opinion states that the Counsel are neither qualified nor competent to pronounce any opinion. Further, as against the query made by the JNPT to the Counsel as to what steps may be taken for the fixation of handling charges for DPD containers and implementation of uniform charges, the counsel has opined that JNPT may make an appropriate application to TAMP for fixation of container handling charges (or otherwise) under the DPD mechanism and only after notification of such rates would the JNPT be able to charge the same to the trade.)
(v)	As per the direction of Secretary (Shipping), the charges for handling of DPD containers is to be linked with Wholesale Price Index (WPI) and WPI be fixed on annual basis. However, the proposed draft Scale of Rates furnished by the Port does not reflect this position.	The SOR is subject to automatic annual indexation of 100% as mentioned in Clause 2.8 of the Tariff policy to be read with 3.2 in the said tariff policy. Further there are no Performance Standard linked to this activity as responsibility has been cast on the importers to move the container within 48 hours from the port premises.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the JNPT proposal dated 24 January 2017 was forwarded to the BOT operators and the concerned users/ user organisations/for their comments.

4.2. In this regard, the BOT operators viz., Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Pvt. Ltd. (NSIGTPL), Gateway Terminal India Pvt. Ltd. (GTIPL) and Nhava Sheva International Container Terminal Pvt. Ltd. (NSICTPL) have furnished their comments. These comments were forwarded to the JNPT as feedback information. The JNPT vide its letter dated 24 February 2017, 14 March 2017 and 20 March 2017 has responded to the comments of NSICTPL, NSIGTPL and GTIPL respectively.

5. A joint hearing in this case was held on 20 February 2017 at the Office of this Authority. At the joint hearing, the JNPT made a Power Point presentation of the proposal. At the joint hearing, the JNPT and the concerned users/organization bodies have made their submissions at the joint hearing.

6.1. As agreed at the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 2 March 2017 to furnish some information/clarification. The JNPT has responded vide its letter dated 14 March 2017. The information sought by us and the response of the JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Response of JNPT
(i)	During the joint hearing, the JNPT has submitted that at present, JNPT is not charging any additional amount for handling of DPD containers. However, considering that the JNPT has proposed a composite rate of ₹1600/- for handling a 20' DPD container and ₹2300/- for a 40' DPD container, the JNPT to list down the additional services that it envisages to render to the DPD containers, justifying the	JNPT is not charging in order to promote DPD. The request for DPD clearance is received at random and containers need to be cherry picked and delivered. This involves multiple shifting. The costing on actual number of

	levy of proposed composite rates.	shifting will entail different charges for containers picked up at various times. The importer may not be able to anticipate costing. Therefore, a moderated amount of ₹1600/- and ₹2300/- are fixed for 20' and 40' containers respectively. This will help the importer by way of lesser cost and further it is pre-determined cost. The terminals will also be remunerated at least partly for the multiple shifting undertaken.
(ii)	In view of the reservations of the BOT operators on the JNPT proposal expressed by them during the joint hearing, the JNPT desired during the joint hearing to have the DPD rates prescribed for JNPT operated Container Terminal alone. However, while responding to the comments of NSICTPL and GTIPL vide its letter dated 24 February 2017, the JNPT has requested for notification of DPD rates across all terminals. The JNPT to clarify the position in this regard. If there is any consent of the BOT operators for the proposed common rates subsequent to the joint hearing, the same may be confirmed.	The terminals have been requested to concur to the common rates proposed by JNPT. Their written concurrence is awaited. However we wish to add that as it is a new tariff for a new activity, the decision of TAMP will set the bench mark in the rates and stop the arbitrary practices.
(iii)	As per the direction of Secretary (Shipping), the charges for handling of DPD containers is to be linked with Wholesale Price Index (WPI) and WPI be fixed on annual basis. Since the proposed draft Scale of Rates furnished by the Port did not reflect this position, the JNPT was requested vide our letter of even number dated 07 February 2017 to examine this position. In this regard, the JNPT vide its letter no. JNP/fin/TAMP/2017/1143 dated 18 February 2017 has stated that the Scale of Rates of JNPT is subject to automatic annual escalation of 100% as per Clause 2.8 read with clause 3.2 of Tariff Policy, 2015. In this regard, the JNPT to note that as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2015, indexation of SOR, as provided in clause 2.8, is subject to achievement of performance standards committed by the Port. This is as per the Tariff Policy, 2015, issued by the Ministry of Shipping u/s 111 of The Major Port Trust Act, 1963, which is binding on both TAMP and JNPT. However, the Port has stated that there are no performance standard linked to this activity as responsibility has been cast on importers to move the container within 48 hours from port premises. But, as per the Trade Notice dated 10 May 2016 issued by JNPT on DPD facility, DPD charges are for the services rendered to shift the containers. It implies that some activity is involved at the port level for which DPD charges are leviable. Therefore, the JNPT to propose suitable performance standard subject to achievement of which the DPD charges would become eligible for annual indexation.	A performance standard of delivery within 3 hours of "Gate in" of the truck for taking delivery can be fixed. It depends on Terminals to promote better co-ordination and efficiency.
(iv)	The copy of the legal opinion forwarded by JNPT under cover of their letter no. JNP/fin/TAMP/2017/1143 dated 18 February 2017 does not bear the signature of the Legal Counsel. A signed copy of the legal opinion may be forwarded to us.	(The JNPT has furnished the Signed copy of Legal Opinion.)

6.2. As decided at the joint hearing, the Container Shipping Lines Association (CSLA) vide its letter dated 06 March 2017 has furnished its comments. These were forwarded to JNPT as feedback comments. The JNPT has responded vide its letter dated 17 March 2017.

7. As brought out earlier the GTIPL has, among other things, made a submission that if JNPT agrees to waive the payment of revenue share by GTIPL on DPD containers then GTIPL is agreeable for levy of ₹1650/- for a 20' feet container and ₹2475/- for a 40' feet container. The volume of DPD containers is very insignificant as reported by the JNPT at the joint hearing. That being so, all containers may not attract DPD charges. No investment in additional handling equipment may be required to handle DPD containers. The DPD containers may have to be handled with the existing equipment and relevant existing resources. Therefore, in the context of the submission made by GTIPL as brought out above, the incremental cost for handling DPD containers may be relevant to examine the adequacy of the rate of ₹1600/- per 20' containers and ₹2300/- for 40' container

8.1. In the above backdrop, the JNPT was requested vide our letter dated 7 April 2017 to furnish some information/clarification with respect to its terminal as well as the terminal operated by GTIPL and NSICT. The JNPT has furnished the requisite information, as brought out below, with respect to terminal being operated by it. The JNPT has reportedly sought the requisite information from GTIPL and NSICT. The information sought by us and the response of JNPT with respect to its terminal vide its letter dated 25 April 2017 thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Response of JNPT
(i)	Area of the Yard earmarked for DPD at each Terminal.	Currently, JNPCT has earmarked two yards equipped with RTGCs admeasuring 34000 sq. mtrs.
(ii)	No. of Ground Slots available in terms of TEUs.	No. of ground slots available is 318 TEUs in each yard.
(iii)	Average Stack Height.	Average stacking high is 3.5 for operational convenience.
(iv)	No. of Reach Stackers, Tractor Trailers etc. deployed for the DPD operations.	Currently, 03 Reach stackers, 02 RTGCs & approximately 75 Trailers are deployed alongside jetty for receipt. In due course of time with increase in percentage of DPD containers we shall require not less than 03 Reach Stackers and minimum of 05 RTGCs.
(v)	Capital cost of the equipment and other infrastructure relevant to DPD operations.	a) Cost of each Reach Stacker = 3.3 crores b) Cost of each RTGC = 11 crores c) Cost of each Trailer — 33 lakhs
	Average estimated no. of hours of stay of DPD containers at the terminal.	Not less than 1.5 days (36 hrs.) on an average currently.
(vii)	Average no. of Shifting involved for handling each DPD container at each of the terminal.	Average shifting varies between 2 to 4.
(viii)	Estimated Annual Operational cost to handle DPD containers per TEU. - Fuel Cost etc. - Power Cost etc. - R&M cost etc. Other costs, if any	In accordance with SOR, cost for handling of 20 feet container i.e. (from container yard to truck or vice versa) is ₹844/- for each lift-on or lift-off.
(ix)	Existing charges levied for each shifting of TEU giving reference to the SOR approved by	In accordance with SOR, shifting of containers from one yard to another yard

	TAMP.	within container terminal for custom inspection or any other purpose and subsequent to loading of containers for delivery is ₹2347/- as per recently approved tariff in January 2017.
(x)	Incremental cost for handling DPD containers of TEU.	Taking into account on an average of not less than two shifting during each delivery, the incremental cost for handling DPD containers per TEU will be ₹1688/- (₹844/- + ₹844/- as indicated at sr.no viii)
(xi)	In addition to the above, a Brief Note on the operations involved in handling DPD containers may also be furnished.	<p>JNPT is built on CFS concept outside Terminal premises unlike other Ports. DPD to individual consignee was not envisaged during inception.</p> <p>Currently, we are catering 33 CFSs. This requires separate stacking with separate equipment for prompt delivery within the defined dwell parameters.</p> <p>Now, there is shift in policy as far as delivery from Port is concerned. Under DPD, now, we have 632 parties registered</p> <p>While giving deliveries under DPD, the concept of giving deliveries to CFS shall continue to exist. With this, the number of CFSs indirectly can be construed as 665 (632+33) For this, the yards get spread which require additional manpower and additional equipment over and above the existing ones.</p> <p>Any number of equipment we provide, multiple shifting is not ruled out as there is no en-block movement under DPD unlike movement to CFSs. The number of containers per DPD agency varies between 1 TEU to 500 TEUs in a month. Even a container that is nominated under DPD has to be necessarily shifted to Speedy CFS after 48 hrs. as per Customs notification.</p> <p>Further, on regular basis, even after nomination to CFS or DPD few agencies request for change either in CFS status or DPD status which lead to multiple shifting.</p> <p>Note: In case of CFS bound Import containers, containers are stacked CFSs wise to facilitate en-block movement. Whenever CFS operator places a trailer. Delivery is given on 'Best Pick' basis without any shifting. Whereas, in case of DPD containers, keeping in view huge number of agencies involved Containers of these agencies are mixed during the course of stacking while carrying out day-to-day operation with due regards to window timing, berth stay, and vessel turn around time. Hence, during the course of delivery, Shifting/s is inevitable. For example, four containers are stacked in one vertical row</p>

		<p>and if the trailer is placed for a bottom container, top three containers need to be shifted to facilitate delivery as port cannot detain the vehicle till trailers are deployed for top containers during day-to-day normal operations.</p> <p>Under the circumstances, it is necessary to levy shifting charges in case of DPD containers.</p>
--	--	---

8.2. The JNPT in its letter in reference has requested to process its proposal at the earliest and that it is yet to receive comments from GTIPL and NSICT and it shall forward their comments separately upon receipt of information from them. We have not received the response from JNPT till finalisation of this case.

9.1. As brought out in the above table, the JNPT has linked the activity relating to direct port delivery of containers to shifting of containers at the yard to truck at ₹844/- either for lift on or for lift off approved in the tariff Order dated 4 January 2017 disposing of the proposal filed by JNPT for General Revision of its Scale of Rates. It has further submitted that taking into account not less than two shifting during each delivery of DPD containers on an average the incremental cost for handling DPD containers per TEU will be ₹1688/- (₹844/- + ₹844/- for each shifting)

9.2. With regard to the rate of ₹844/- considered by JNPT, it is relevant to draw reference to Order dated 17 November 2016 passed by this Authority disposing of the proposal dated 15 November 2016 received from JNPT for equalising the rates for moving containers from container yard to railway flat or vice versa and from container yard to truck or vice versa. The rate of ₹844/- was approved on adhoc basis in the Order dated 17 November 2016 which was regularised in the Order dated 4 January 2017. The relevant scale in this regard approved in the Order dated 4 January 2017 is reproduced below:

A. NORMAL CONTAINERS/ REEFER CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to Container Yard or vice versa	3592.29	2901.47	2155.38	1740.88
2	From Container Yard to Container Freight Station or vice versa	1277.62	1277.62	1277.62	1277.62
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	844.00	844.00	844.00	844.00

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) With an emphasis of the Government of India on the Policy of 'Ease of doing business' at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), JNPT has reported the decision of the NITI Aayog to facilitate the 'Direct Port Delivery' (DPD) at JNPT. The Direct Port Delivery (DPD) is reported to be an innovative effort to expedite delivery of consignments within 48 hours from the terminal without the conventional steps of transferring the consignments to Container Freight Stations (CFSs) for clearing consignments after following the Customs procedures, thereby ensuring a 24x7 availability of delivery from terminals and at the same time reducing handling costs and also decongesting the Port. Thus, the JNPT has come up with the proposal in reference for fixation of charges for handling Direct Port Delivery (DPD) Containers at JNPT.

- (ii) Based on the directions of NITI Aayog and Secretary (Shipping), the proposal of the Port is with regard to fixing uniform charges for handling DPD across all the JNPT terminals. The term 'all the JNPT terminals' includes container terminal operated by JNPT itself as well as the terminals operated by the BOT operators at JNPT viz., Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited (NSICTPL), Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL) and Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited (NSIGTPL). Thus, the JNPT has proposed to fix uniform charges of ₹1600/- for a 20 ft container and ₹2300 for a 40 ft towards handling of DPD containers across all the JNPT terminals.
- (iii) The JNPT has reported that the BOT operators have in-principle agreed to the levy of DPD charges at their terminals. However, during the consultation proceedings relating to the case in reference, it has emerged that the BOT operators have various concerns with regard to the proposed levy.
- (iv) As brought out earlier, the JNPT has proposed a rate of ₹1600/- for a 20 ft container and ₹2300/- for a 40 ft towards handling of DPD containers. The JNPT has not furnished any workings in support of the proposed rates. However, later on, as brought out earlier, the JNPT has reported that in accordance with the Scale of Rates, the cost for handling of a 20 ft container from container yard to truck or vice versa is ₹844/-. The JNPT has considered not less than two shiftings on an average for each delivery of DPD containers. That being so, the charges for each delivery works out to ₹1688/- for a 20 ft container and ₹2532/- for a 40 ft container following the ratio of 1:1.5 for 20 ft container and 40 ft container respectively. It is, therefore, appropriate to fix the charges at ₹1688/- for 20 ft container and ₹2532/- for a 40 ft container. Since the rates fixed by this Authority are at ceiling level, the JNPT has flexibility to levy the rate of ₹1600/- for a 20 ft container and ₹2300/- for a 40 ft container, which are lower than the rates approved.
- (v) The JNPT was requested to list down the additional services that it envisages to render to the DPD containers, justifying the levy of proposed rates. In this regard, the JNPT has clarified that at present, since the request for DPD clearance is received at random, the relevant containers are cherry picked and delivered at no additional cost to the users, by JNPT. However, the port has stated that DPD containers involve multiple shifting for which the importer is not be able to anticipate the costing. Thus, a moderated and pre-determined cost is reported to help the importer plan his cost in advance and at the same time partly remunerate the JNPT for the multiple shiftings to be undertaken by the JNPT to facilitate DPD. The JNPT has considered an average of two shiftings for DPD containers.
- (vi) The JNPT has proposed that the rates are subject to automatic annual indexation of 100%, in line with the stipulation contained in Clause 2.8 read with Clause 3.2 of the Tariff policy, 2015. Clause 3.2 of the Tariff Policy, 2015, stipulates that the indexation of SOR will be subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. Accordingly, the port has proposed a performance standard of delivery within 3 hours of "Gate in" of the truck for taking delivery. The performance standard as proposed by the Port is approved.
- (vii) The levy of the charges by JNPT on DPD containers will result in JNPT earning an additional income over and above the Annual Revenue Requirement (ARR) as assessed in the general revision Order of JNPT. The tariff given for JNPT during the general revision was to cover the entire ARR as proposed by the Port at that relevant point of time. Therefore, there is no scope to accommodate the additional income arising out of levy of DPD charges by JNPT. Taking cue from Clause 4.1 of Tariff Policy, 2015, which calls for transfer of additional surplus to the General Reserve, the JNPT is advised to transfer the surplus arising out of levy of DPD charges to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and / or modernisation of Port infrastructure facilities.
- (viii) The existing Scale of Rates of JNPT prescribes charges for handling movement of containers from ship to container yard. The DPD containers are delivered from the container yard, as emerged during the consultation process. Therefore, the DPD containers will continue to attract the charges prescribed for handling and movement of containers from ship to container yard.
- (ix) Since the consultation proceedings are over, final rates are fixed instead of adhoc rates.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority prescribes charges for handling of DPD containers at JNPT operated Container terminal.

Accordingly, the following provision is incorporated as Section 3.3.10 under Chapter – III of the existing Scale of Rates of JNPT:

“3.3.10 Direct Delivery charge is ₹ 1688/- for 20 ft container and ₹ 2532/- for 40 ft container.

The rates are subject to automatic annual indexation of 100% of the Wholesale Price Index (WPI) subject to achievement of delivery within 3 hours of “Gate in” of the truck for taking delivery.”

12.2. The rates approved are at ceiling level. The JNPT has the flexibility to charge rates at lower level of ₹1600/- for 20 ft container and ₹2300/- for 40 ft container or any other lower rates based on commercial considerations.

12.3. The rates will come into effect immediately from the date of notification of order in the Gazette of India and shall remain valid co-terminus to the validity of the existing Scale of Rates of JNPT i.e. 31 March 2019.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./90(143)]